Nr 4 (48)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY — Warszawa 16 — 28 luty 1951 — Cena 75 gr

NIECH ŻYJE BOHATERSKA ARMIA RADZIECKA — ARMIA POKOJU

ARMIA — WYZWOLICIELKA NARODÓW

ARMIA POKOJU

23 lutego poraz 33-ci obchodzi ARMIA RADZIECKA rocznicę swego powstania. Niezwykłe to w historii świata święto. Obchodzi je bowiem nie tylko żołnierz i Naród Radziecki — lecz wraz z nimi masy pracujące całego świata, ludzie postępowi wszystkich narodowości i ras.

Nie było do chwili powstania Armii Radzieckiej, Armii do której kierowałyby się z nadzieją i ufnością myśli i uczucia wszystkich ludzi pracy. Armie krajów kapitalistycznych służyły i służą za narzędzie ucisku i gwałtu, chronią interesy obszarników i fabrykantów, tłumią walkę narodowo-wyzwoleńczą ludów kolonialnych.

Taką właśnie armią — armią stojącą na usługach kliki imperialistycznych podżegaczy wojennych, armią okrutnych mordów, terroru ludności cywilnej i barbarzyńskiego zniszczenia są siły zbrojne Stanów Zjednoczonych.

Przykładem do czego zdolne są wojska faszystowskich zbirów i najemników kapitalistycznych to zniszczenia dokonane przez armię Hitlera — to barbarzyństwa jego amerykańskich naśladowców spod znaku dolara popełniane w bohatersko broniącej swego prawa do wolności Korei. Toteż rośnie dziś na całym świecie opór przeciwko zbrodniczym zamiarom podżegaczy wojennych. Z nienawiścią patrzą chłopi i robotnicy całego świata na amerykańskich żołdaków. „Gauleiter" Eisenhower nie może znaleźć żołnierzy dla agresywnej armii atlantyckiej.

Innego typu armią nie znającą grabieży i podboju, armią wolności i niepodległości, armią pokoju, dookoła której koncentruje się miłość ludzi pracy całego świata, jest Armia Radziecka. Już pierwsze chwile jej powstania, w krwawym boju z niemieckim najeźdźcą pod Narwą i Pskowem, związane są w walką przeciw grabieżczemu imperializmowi.

Od pierwszej chwili swego istnienia była Armia Radziecka, Armią wolności. W ciężkich 3-letnich bojach obroniła wolność swego kraju przed najazdem wojsk czternastu państw kapitalistycznych ze Stanami Zjednoczonymi, Anglią i Francją na czele. Obroniła ustrój radziecki przed kontrrewolucją — przed uzbrojonymi po zęby wojskami reakcyjnych carskich generałów — Denikina, Judenicza, Krasnowa, Kołczaka i Korniłowa i wielu innych. Stanęła na straży wytężonej pracy ludzi radzieckich budujących ustrój socjalistyczny.

W czasie drugiej wojny światowej stała się Armia Radziecka jedyną tamą przed zalewem świata przez barbarzyński faszyzm niemiecki. Armia Radziecka wzięła na siebie główny ciężar walki z hitlerowską machiną wojenną, rozbiła armię niemiecką i uratowała narody Europy od zagłady, uwolniła narody świata od śmiertelnego niebezpieczeństwa hitlerowskiego.

Polska zawdzięcza Armii Radzieckiej ratunek przed całkowitą zagładą, przed zniszczeniem polskiego narodu w piecach Oświęcimia i Treblinki. Naród polski zawdzięcza Armii Radzieckiej odzyskanie niepodległości.





W boju z faszystowskim najeźdźcą, w zwycięskich zmaganiach i potężnych bitwach, jakich nie znają dzieje ludzkie udowodniona została niezniszczalna siła i moc Radzieckiej Armii i bohaterstwo radzieckich żołnierzy. Dzięki wskazaniom, strategii i osobistemu dowództwu Wielkiego Stalina zatknął żołnierz radziecki zwycięski Czerwony Sztandar w stolicy pokonanego faszyzmu — Berlinie.

Naród polski zawdzięcza Armii Radzieckiej powstanie Polski Ludowej. Nie byłoby u nas władzy robotniczo chłopskiej, nie budowalibyśmy w naszym kraju nowego, szczęśliwego życia — gdyby nie to, że kraj nasz wyzwoliła Armia Radziecka. Naród polski zawdzięcza więc Armii Radzieckiej ratunek przed zagładą, niepodległość i wyzwolenie społeczne. Zawdzięczają jej to i inne narody Europy wschodniej i południowej.

Dzięki czemu Armia Radziecka mogła stać się wyzwolicielką ludów. Armia Radziecka jest armią robotników i chłopów, armią kraju zwycięskiego socjalizmu. Walczyła nie o podbój innych narodów — lecz o wolność swego i innych narodów. Jest ożywiona duchem miłości swojej socjalistycznej ojczyzny — i duchem internacjonalizmu, duchem solidarności z ludźmi pracy na całym świecie.

Żołnierz Radziecki — to ofiarny patriota, a równocześnie bojownik o wolność wszystkich ludów świata. Świadomość wielkiej idei o jaką walczy — idei braterstwa ludów i wyzwolenia ich spod ucisku i wyzysku — jest źródłem jego męstwa i bohaterstwa.

Armia Radziecka jest najpotężniejszą armią świata. Ma wspaniałą, nowoczesną broń. Ma wspaniałą, nowoczesną Stalinowską Strategię. Ma doświadczonych dowódców. Ma poparcie całego narodu radzieckiego, który kocha swą armię i wytęża wszystkie siły, by dać wszystko, czego jej potrzeba. Ma najpotężniejsze na świecie zaplecze gospodarcze — zdrową, a dziś na dziś potężniejszą gospodarkę państwa socjalistycznego.

Ma świetnie wyszkolonego żołnierza — zdyscyplinowanego, doskonale znającego swą broń, umiejącego posługiwać się nowoczesną techniką, zdolnego do wykonania nawet najbardziej skomplikowanych zadań stawianych przez dowództwo.

Ma sojuszników i przyjaciół na całym świecie — sojusznicze armie państw demokracji ludowej, a wśród nich — Ludowe Wojsko Polskie oraz wszystkich ludzi pracy wszystkich państw kapitalistycznych.

Ma genialnego wodza — Generalissimusa Stalina, zwycięzcę trzyletniej wojny z interwencją i kontrrewolucją w latach 1918 — 1920, organizatora zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami w II-ej wojnie światowej.

Takie są źródła siły Armii Radzieckiej Dzięki nim może ona wypełniać swoją wielką misję — wyzwolenia narodów.

Armia Radziecka stoi dziś na straży pokoju światowego. Jest ona główną siłą obozu pokoju, jest tamą, o którą rozbijają się wojenne zakusy imperialistów, jej potęga hamuje zakusy imperialistów, jej potęga hamuje apetyty podżegaczy wojennych, którzy chcieliby znów wtrącić świat w nieszczęście nowej wojny światowej. Jest armią pokoju.

Nas żołnierzy polskich wiążą z Armią Radziecką szczególne więzy braterstwa. W walkach u jej boku pod Lenino, nad Wisłą, na Pomorzu, nad Odrą i Nysą, pod Berlinem wykuwał się najszczerszy sojusz złączony wspólnie przelaną krwią, wspólną walką o wolność i niepodległość. Braterstwo łączące nas z Armią Radziecką jest braterstwem armii dwóch ludów, które budują u siebie nowe życie, ludów, które łączy głęboka przyjaźń klasowa, ludów, które walczą o trwały pokój. Potęga Armii Radzieckiej — to potęga obozu pokoju, a więc i nasza potęga. Osiągnięcia i ciągły rozwój Armii Radzieckiej cieszą nas tak jak nasze własne osiągnięcia. Święto Armii Radzieckiej — to również i nasze święto, święto naszego narodu. W dniu tego święta łączymy się ze wszystkimi ludźmi pracy na całym świecie w hołdzie Armii Radzieckiej i jej Wodzowi — GENERALISSIMUSOWI JÓZEFOWI STALINOWI.



Niech żyje i krzepnie braterski sojusz żołnierzy bohaterskiej Armii Radzieckiej z żołnierzami Ludowego Wojska Polskiego.

ŻOŁNIERZE ARMII WYZWOLICIELKI

ARMII POKOJU



Bohater Związku Radzieckiego lejtnant Mikołaj Susłow kieruje po zdemobilizowaniu, 4-tą Autobazą samochodów ciężarowych w Moskwie. Zaszczytny tytuł bohatera Związku Radzieckiego zdobył on w roku 1941. Gdy zapanowała mroźna zima, a niemieckie hordy wdarły się na przedpola stolicy, nie zawiodły kolumny samochodowe dowożące pod dowództwem Mikołaja Susłowa żołnierzy i amunicję na pierwszą linię frontu. Pomimo silnego obstrzału, kierowcy — żołnierze nie tylko prowadzili samochody, lecz zadawali faszystom dotkliwe ciosy. Wtedy to, podczas ataku lotniczego, lejtnant Susłow strącił ogniem swego „cekaemu" 2 faszystowskie „Messerschmity".

Szeroko rozeszła się sława o bohaterskich czynach w walce z faszystowskim najeźdźcą sierż. Wasyla Szyszkina. Ten, niegdyś kierowca ciągnika w Maszynowo-Traktorowej Stacji, jako kierowca bojowego czołgu „JS" pokonał bezpośrednim ogniem w pojedynku z nieprzyjacielem dwa faszystowskie „Ferdynandy". Za swą odwagę i bohaterstwo odznaczony został orderem Czerwonej Gwiazdy.





St. sierż. Piotr Omielczenko, kierowca samochodu Zis-5 uratował życie 8-miu rannym żołnierzom, za co otrzymał wysokie odznaczenie bojowe. Omielczenko sam niegdyś był piechurem, lecz w latach 1943 — 45 będąc kierowcą nie zapomniał o dawnych towarzyszach broni. Rannych kolegów przewiózł on z pierwszej linii do szpitala polowego w czasie gwałtownego ognia nieprzyjacielskiej artylerii. Pomimo zniszczenia mostu na Dźwinie st. sierż. Omielczenko przeprawił się brodem przez rzekę i szczęśliwie przekazał wszystkich rannych żołnierzy troskliwej opiece lekarskiej.

Młodszy sierżant SIERGIEJ

POPOW DEMONSTRUJE SWÓJ SAMOCHÓD

Odznaczenia bojowe, które nosi na piersi mł. sierż. Sergiej Popow zostały mu przyznane w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej o wyzwolenie Związku Radzieckiego — w walce z faszystowskim okupantem. Długi szlak bojowy przebyły oddziały wchodzące w skład IV Ukraińskiego Frontu: od Wołgi przez Zagłębie Donieckie, Rumunię, Czechosłowację do hitlerowskich Niemiec. Ten bojowy szlak odbył również mł. sierż. Popow z kolumną samochodów ciężarowych, w której był kierowcą.

Wiele tysięcy kilometrów przebyła ciężarówka mł. sierż. Popowa; jak on sam mówi „najwytrzymalszym samochodem na świecie — jest ZIS-5". To też zżył się ze swym wozem Sergiej Popow, traktując go nie tylko jak maszynę, lecz jak najwierniejszego przyjaciela i towarzysza broni. Często mawiali koledzy: „Popow i jego Zis, to jedna całość. Maszyna w rękach Popowa naprawdę żyje, a Popow bez maszyny żyć nie może".

Niejednokrotnie pytano mł. sierż Popowa : „Co też on robi, że jego samochód tak wspaniale pracuje, że każde, nawet najtrudniejsze zadanie, mogą wspólnie: kierowca i maszyna, wykonać bez zarzutu?"

Na pytania te mł. sierż. Popow nigdy nie odmawiał odpowiedzi. Zawsze chętnie wyjaśnia wszystko kolegom, wiedząc że zwłaszcza młodsi, słuchając go, odniosą pewną korzyść z jego rad i wskazówek.

— Nie byłem — mówi mł. sierż. Siergiej Popow — dobrym kierowcą, dopóki nie poznałem dokładnie budowy mego samochodu. Poznać, a poznać to jednak różnica. Nie chodzi więc o to, abyś tylko wiedział kolego, gdzie silnik i co on na sobie dźwiga, gdzie przechodzą rurki z paliwem, gdzie się mieści akumulator itp., ale dokładnie musisz się zapoznać: jak każda część i zespół jest zbudowany, znać jego działanie, umieć go rozebrać i złożyć, a co ważniejsze rozpoznawać, kiedy dana część jest zużyta i niezdolna do dalszej pracy w samochodzie. To też nigdy, czy to w polu, czy na postoju w jednostce, nie oddawałem samochodu mechanikom dla dokonania naprawy, lecz pracowałem wraz z nimi, poznając pod kierunkiem doświadczonych warsztatowców, szczegóły budowy i działania wszystkich zespołów. Dlatego teraz, znajdując się w drodze, mogę sam troszczyć się o swój wóz, i dobrze przeprowadzać jego konserwację, gdyż wiem, czego i kiedy naprawdę mu potrzeba.

Szczególnie — mówi mł. sierż. Popow — dbałem o ogumienie. Codziennie przed wyjazdem sprawdzałem ciśnienie powietrza w kołach, jeździłem bowiem na przepisowo napompowanych gumach. Przy zakładaniu opon na obręcz zawsze dokładnie sprawdzałem stan płótna i talkowałem dętki. Wentylki miałem dobrze zabezpieczone nakrętkami, aby wewnątrz nie gromadził się brud, czy śnieg, co często powoduje nieznaczne uciekanie powietrza.

Przy wlewaniu benzyny do zbiornika w samochodzie zachowywałem największą ostrożność. Dzięki wlutowanym do wlewu siatkom, mając idealnie czysty zbiornik, nie przedostał się żaden brud i nie zatkał mi ani rurek doprowadzających paliwo, ani pompki paliwowej, czy gaźnika, — to też działały zawsze bez zarzutu.

Ponieważ nie tylko dokładna i fachowa, ale i terminowa konserwacja samochodu jest gwarancją jego sprawności, posiadam — mówi mł. sierż Popow — grafik wszelkich zabiegów i prac, których bezwzględnie przestrzegam.

„Jak cię widzą — tak cię piszą" — kończy mł. sierż. Popow. Dlatego samochód musi również wyglądać bez zarzutu, być godnym towarzyszem wzorowego kierowcy. Opłaci się to sowicie. Brud bowiem zakryć może pęknięcia czy inne uszkodzenia.

Życzymy wszystkim kierowcom, aby przestrzegając zasad mł. sierż. Popowa, mogli tak jak on użytkować bez zarzutu swoje samochody. Traktujcie je tak, jak mł. sierż. Popow — nie tylko uważając je za maszyny, lecz za najlepszych towarzyszy broni.

Wspomnienia bojowe

Plut. W. Majewski

ZŁĄCZENI W BOJU

Pod osłoną nocy ck-my rozmieściły się na nowych stanowiskach. Polskie i radzieckie oddziały zajęły położone obok siebie wzgórza. Obsługa sierż. Abdullina umieściła się na wzniesieniu 217. Rozkaz brzmiał: „Pozycję utrzymać za wszelką cenę". Należało tylko dowieść zapas amunicji. Zadanie to powierzone zostało mnie, kierowcy samochodu Zis 5 — opowiada st. szer. Henryk Rowicki.

Nad ranem, gdy jeszcze było ciemno, wyjechałem samochodem załadowanym amunicją na linię naszych stanowisk. Droga nie była łatwa. Aby dostać się na wzgórze należało objechać stanowiska i przez młody zagajnik od strony nieprzyjaciela dowieźć ciężki ładunek.

Byłem pewny swego wozu, lecz niebezpieczny odcinek trzeba było minąć bez zwrócenia na siebie uwagi hitlerowców. Z każdą jednak minutą robiło się coraz widniej. Szybko wymijałem krzewy i tylko ostatnie sto metrów dzieliło mnie od osłoniętego wzgórzem bezpiecznego miejsca.

Wtem po sosnowych gałązkach jakby powiał wiatr, a w sekundę później usłyszałem długie serie z nieprzyjacielskich „kaemów". To faszyści. Zauważyli, przemykający się w polu ich obstrzału, samochód i postanowili go zlikwidować. Przyspieszyłem szybkość. Ale po chwili kilka kul zadźwięczało po blasze nadwozia. Wóz stanął. Każda sekunda mogła zadecydować o losie amunicji — o losie czekających na nią żołnierzy.

Polskie i radzieckie ck-my odpowiedziały ogniem. Pragnęły osłonić mnie i cenny ładunek. Drużyna sierż. Abdullina chociaż najbliżej faszystów, nie ma jednak dogodnej pozycji do zasypania wrogów swym ogniem. To też podrywa sierż. Abdullin swych żołnierzy i mimo gęsto padających pocisków, biegnie przez zagajnik, obok zagrożonego transportu, celem zajęcia lepszej pozycji. Trzech żołnierzy radzieckich pada, lecz sierż. Abdullin z celowniczym prażą faszystów ze skraju zagajnika celnym ogniem swego ck-mu. Faszyści muszą zaprzestać ognia. To pozwala mi naprawić przestrzeloną rurkę z dopływem paliwa. Próbuję — silnik pracuje. Po chwili ruszam dalej i szczęśliwie dojeżdżam w bezpieczne miejsce.

Droga powrotu sierż. Abdullina przez zagajnik nie była łatwa. Ostrzeliwując się gęsto faszystom powrócił on i jego towarzysz na stanowiska na wzgórzu. Ranny w rękę zasypywał w dalszym ciągu faszystowskich najeźdźców seriami swego km-u.

Wieczorem spotkałem sierż. Abdullina na punkcie opatrunkowym. Miał przestrzeloną rękę. Tego dnia zrozumiałem na czym polega prawdziwa przyjaźń żołnierska i braterstwo broni. Serdecznie dziękowałem mu za uratowanie mi życia. Wtedy to zawarliśmy dozgonną przyjaźń.



TAK WALCZYLI



Lata Wielkiej Wojny Ojczyźnianej dowiodły jeszcze raz potęgi oręża pierwszej armii robotników i chłopów na świecie — Armii Radzieckiej. Bohaterstwo radzieckich żołnierzy, gromiących zwycięsko faszystowskiego najeźdźcę, stało się przedmiotem słusznej dumy narodów Związku Radzieckiego i wzbudziło podziw wszystkich narodów na świecie. Bohaterstwu temu poświęca postępowa literatura wiele miejsca. Poniżej zamieszczamy fragmenty, opisujące walki z niemieckim okupantem, w których poważną rolę odegrali kierowcy, służba regulacji ruchu i inni żołnierze transportu Armii Radzieckiej.

Kierowca sierż. Mikołaj Gonczarow prowadził swój samochód po trasie „Droga życia" na jeziorze Ładoga. Pod silnym naciskiem lód nagle zatrzeszczał, załamał się, zjawiła się kręta szczelina, koła samochodu zapadły się w nią i samochód powoli pogrążał się w wodzie. Z pomocą pośpieszyli natychmiast pracownicy remontowni. Swoimi wprawnymi oczyma popatrzyli na miejsce katastrofy i — niestety — bezradnie ruszyli ramionami.

— Przepadło. Samochodu uratować się nie da. Towarzyszu kierowco, możecie ze spokojnym sumieniem wrócić do swego oddziału.

Taka propozycja mocno dotknęła kierowcę Mikołaja Gonczarowa. Postanowił za wszelką cenę uratować swój samochód i przystąpił natychmiast do pracy.

Wiał ostry wiatr, srożył się mróz. Kierowca jednak nie zauważał tego.

Rozebrał drewnianą skrzynię samochodu i ostrożnie podsunął pod samochód deski wzięte z boków. Deski jednak trzeba było w jakiś sposób umocować, aby nie pozwalały samochodowi zanurzyć się w wodzie. Któż tego dokona?

— Wiadomo kto, — mróz.

Gonczarow zaczął szybko polewać deski wodą, aby przymarzły do lodu. Stopniowo narastała pokrywa lodowa i podnosiła pomaleńku wytrwale. Cel swój osiągnął. Wyprowadził samochód na lód, wyrąbał deski z lodu, starannie zebrał wszystko i odjechał.

Minęły dwa dni, Mikołaj Gonczarow, zdrów, wesół wrócił do swego oddziału. Przeprowadził swój samochód w całkowitym porządku.

...Sierżant Fiedor Szafrański przyszedł drogą lodową i zamieszkał wraz z innymi w niewielkim namiocie. Nosił ładny i czysty kożuszek, który bardzo oszczędzał. Towarzysze zauważyli szybko, że nowy sierżant wogóle bardzo oszczędza swą odzież, chociaż było to niezwykle trudne na stacji benzynowej, gdzie bezustannie zatrzymują się samochody, a zasmarowani kierowcy biegną do namiotu, aby się ogrzać. Wielu odnosiło się do Fiedora Szafrańskiego z niechęcią, traktowano go powściągliwie.

Kiedyś nocą rozpętał się na trasie orkan. Wściekły wicher parł na lód, który pod naporem pękał. Po magistrali mknął samochód, w którym siedziały zziębnięte kobiety i dzieci. Samochód z rozbiegu wpadł w szczelinę lodu i począł tonąć. Kobiety i dzieci znalazły się w lodowatej wodzie.

Na krzyk tonących zbiegli się żołnierze regulujący ruch i sierżant Fiedor Szafrański który szybko zdjął swój kożuszek i położył go starannie na suchym miejscu.

Robotnicy skrzywili się z niezadowoleniem: „Rzeczy mu są droższe niż ludzie".

Ale wtedy stało się coś nieoczekiwanego. Sierżant zbliżył się do szczeliny wodnej między lodami i bez namysłu skoczył w lodowatą głębię. Po bohatersku nurkował i wynosił z wody krztuszące się dzieci. Śmiałek uratował wszystkie dzieci. Kiedy wyszedł z wody, natychmiast kolący mróz skuł jego mokrą odzież. Lodowa maska zastygła na jego twarzy. Schwycił szybko ciepły, puszysty kożuszek. Odwinął wewnętrzną nagrzaną przez ciało stronę i starannie okrył uratowane dzieci. Sierżant posadził dzieci do samochodu, który podjechał i sam je odwiózł do namiotu, aby się ogrzały. Zsiniał, drżał, chciał zachować się dzielnie. Na twarzy malowało się zażenowanie, był jakiś zawstydzony.

I ŻOŁNIERZE LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO

RAZEM ZWYCIĘŻALI WROGA



Szeregowy Franciszek Skiba, łącznik—motocyklista, był jednym z pierwszych żołnierzy naszej służby, którzy dotarli do morza. Nie była to jednak łatwa droga. Faszyści, chociaż pokonani w tym rejonie, razili ukryci w lasach ogniem swych „cekaemów". Skiba wiózł ważny meldunek dowódcy sąsiedniego odcinka. Zaatakowany przez hitlerowców zlikwidował kilkoma granatami wraz ze swym towarzyszem szer. Siwińskim nieprzyjacielskie gniazdo karabinów maszynowych i dowiózł meldunek, wykonując żołnierską powinność.

Wielu żołnierzy I. Dywizji pamięta jeszcze dziś st. szer. Jana Nowika. Gdy brak było oddziałom na linii frontu amunicji, czy zaopatrzenia, zjawiał się swym samochodem st. szer. Nowik, dowożąc na czas wszystko, co było potrzeba. Pewnego razu został on zaatakowany przez faszystowski myśliwiec. Faszysta sądził, że natrafił na bezbronną ofiarę i zniżył swój lot. Kilka celnych strzałów Nowika po myśliwcu wystarczyło, aby faszysta runął w płomieniach na ziemię.





Kpr. Franciszek Wilkosz holował ciągnikiem Ja-12 haubicę na stanowisko ogniowe. Faszyści gęsto ostrzeliwali drogę. Dwóch artylerzystów z obsługi działa padło. Po chwili ustawiono haubicę do strzału. Wtedy kpr. Wilkosz stanął, wraz z pozostałą częścią obsługi, przy dziale. Otworzono ogień. Przy współpracy kpr. Wilkosza — kierowcy ciągnika, rozbite zostały 4 nieprzyjacielskie bunkry, stanowiące umocnienia Wału Pomorskiego.

Wspomnienie bojowe

St. sierż. B. Wikarulczuk

JAK WISŁĘ FORSOWALIŚMY



Od wieczora n-tego dnia w jednostce naszej panowało niecodzienne podniecenie. Łącznik motocyklista przywiózł wiadomość, że saperzy ukończyli już budowę jących do przeciwległego brzegu, aleR,?pa pierwszego pontoniaka. Jeszcze się coprawda faszyści trzymają na wzgórzach przylegających do przeciwległego brzegu, ale czołgi i artyleria przeszły na drugą stronę.

— „No, chłopcy!" — powiedział Władek Karaś — „to jutro na nas kolej. Zobaczymy Warszawę!" — dodał ze wzruszeniem. W tej chwili ktoś zaintonował piosenkę i wnętrze gospodarskiej izby, stanowiącej naszą tymczasową kwaterę, wypełniło się dźwiękiem naszej ulubionej melodii — „Jak szarża ułańska do Wisły do Gdańska"... Ziściło się nasze marzenie, o którym śniliśmy na gościnnej ziemi radzieckiej; w imię którego biliśmy faszystów niemieckich.

Władek Karaś miał rzeczywiście „żołnierski" nos. O świcie następnego dnia zbudziły nas dźwięki wygrywające „Alarm!". Tym razem na największych śpiochów nie trzeba było długo czekać. Wczorajsza wiadomość zelektryzowała wszystkich i tej nocy poprzedzającej ujrzenie Wisły i rodaków umęczonych hitlerowską niewolą, nikt nie mógł długo spać

Wkrótce potem wezwał mnie dowódca plutonu. Otrzymałem rozkaz wyjazdu i polecenie zameldowania się wraz z maszyną — w bazie łączności n-tej jednostki. Gdy wracałem inni koledzy z zazdrością kiwali głowami, mówiąc — „Masz szczęście bracie!"

Te słowa towarzyszyły mi do chwili odjazdu. Wraz z nimi zaś braterska, żołnierska pomoc, z jaką koledzy pomagali mi sprawdzić jeszcze raz gotowość mego wiernego „Gazika"-67 i przygotować się do drogi.

Rozumiałem, że nie trzeba im dziękować. Wszak mój „gazik" będzie pierwszym samochodem naszej jednostki, który przekroczy Wisłę.

Po półgodzinnej jeździe, po zaśnieżonej polnej drodze, zameldowałem się w bazie łączności n-tej jednostki. Panował tu już ruch będący cechą rozwijającej się z każdą godziną zwycięskiej ofensywy Armii Radzieckiej i naszych oddziałów.

Przed odjazdem zawołał mnie dowódca jednostki, zawiadamiając o wielkiej wadze zadania, które mam wykonać dla walczących na drugim brzegu rzeki oddziałów. Miałem przewieźć oficera łącznikowego z pilnymi rozkazami bojowymi.

Odmeldowałem się, składając sobie żołnierskie ślubowanie, że cokolwiek nie stanęło by mi na przeszkodzie rozkaz wykonam.

Początkowo droga była lekka. Śnieg cienką powierzchnią przykrywał gościniec prowadzący ku Wiśle. Z oddali dochodziły tylko głuche odgłosy wybuchów pocisków artyleryjskich.

Przy wjeździe na pontonowy most zatrzymał nas posterunek regulacji ruchu. Młoda radziecka dziewczyna-żołnierz — łamanym polskim językiem objaśniła mi dalszą drogę, zwracając uwagę na miejsca, widoczne z pagórków, zajętych jeszcze przez hitlerowców.

Jechałem szybko, starając się wykorzystać dla osłony teren. Nie było już mowy o jakiejś jeździe po trakcie, czy chociażby chłopskie[illegible] drodze. Mój „gazik", dudniąc z wysiłku [illegible]kiem dzielnie przebijał się przez śnie[illegible] zaspy.

Przy wyjeździe z poza kępki rzadkich krzaków na otwartą przestrzeń, w odległości kilkunastu metrów przed samochodem, z ziemi poderwał się biały, śnieżny obłoczek. Równocześnie zaś echo oddało dźwięk serii CKM-u. — „Zauważyli nas sukinsyny"! — zaklął porucznik — „Dodaj gazu"! Było już jednak zapóźno. Nagle uczułem dziwne gorąco, a potem kłujący ból w prawej ręce, a potem dojrzałem, jak porucznik z bezwładnie zwisającą głową, z której sączyła się cienkim strumieniem krew, opadł na siedzenie.

W głowie miałem tylko jedną myśl. — „Rozkaz. Muszę dowieść rozkaz". Wparłem się obu rękoma w kierownicę, którą było mi teraz trudno utrzymać i ruszyłem do przodu. W tym momencie następna seria zatrajkotała po metalu bloku cylindrów i wóz bezbronny, na środku śnieżnej polany, stanął.

Co będzie z rozkazem myślałem, czując, że słabnę.

Wtem, z poza pierwszych drzew lasu, usłyszałem warkot silnika. Wkrótce silnik umilkł i samochód widocznie stanął. Bojąc się by nie obrał innej drogi pozostawiłem „gazika" wraz z rannym oficerem i począłem czołgać się po śniegu w kierunku lasu.

Poza drzewami stał radziecki ZIS-5. Dowiózł transport amunicji i obecnie powracał do bazy zaopatrzenia. Opowiedziałem radzieckiemu kierowcy nasz wypadek. — „Pomóż bracie" — rzekłem. — Mam ważne rozkazy bojowe, a tam w wozie na polanie ciężko ranny porucznik".

Chwilę naradzaliśmy się. Mikołaj, takie bowiem było imię radzieckiego kierowcy, nie dał się długo namawiać. Naszykowaliśmy linę holowniczą i wkrótce już jechaliśmy przez polanę ku mojemu „gazikowi".

Faszyści powtórnie odkryli ogień. Tym razem jednak nie celnie. Mikołaj spokojnie, nie bacząc na obstrzał, przymocował linę holowniczą i z pełną mocą, na jaką pozwalał silnik, ruszył do przodu.

Kule bzykały coraz gęściej. Widocznie faszyści nie mogli przeboleć, że domniemana ofiara jednak mimo wszystko zdołała się wyrwać.

Mikołaj prowadził samochód pewną ręką, od czasu do czasu wykonując w płytkim śniegu, nagły, mylący wrogiego strzelca, zwrot. Po chwili byliśmy już w lesie. Czułem, że z upływu krwi coraz bardziej słabnę. Dałem więc sygnał Mikołajowi, aby stanął i szeptem poprosiłem go o przekazanie rozkazów.

— „But' spakojny" — oto ostatnie słowa, jakie pamiętam. Później skryła mnie czarna mgła. Wyszedłem z nie dopiero w polowym szpitalu. Pierwszą zaś wiadomością ze świata była szara wojskowa pocztówka, poczty polowej, w której Mikołaj donosił mi, że rozkazy doręczył i prosił bym zawiadomił go o moim i porucznika zdrowiu. Pamiętam, że kończąc czytanie mimo że byłem starym żołnierzem zbladłem, a siostra myśląc, że chcę widocznie powtórnie omdleć, poczęła wlewać mi do ust wodę.

Pamięć o Mikołaju, mym drogim radzieckim bracie towarzyszy mi stale. Złączyły mnie z nim i jego kolegami - żołnierzami radzieckimi najmocniejsze na świecie więzy: braterstwa krwi i wspólnej walki ze zwyrodniałym faszyzmem: walki, w której tysiące radzieckich Mikołajów narażało codziennie swe życie by nasz ukochany kraj mógł być wolny.

ŻOŁNIERZE RADZIECCY

A ciężarówki z ładunkiem wciąż szły i szły.

Przez całą zimę latały nad jeziorem naprzykrzone „Messerschmitty". Jeden z nich zachował się szczególnie bezczelnie i krwiożerczo. Codziennie w godzinach przedwieczornych Hans o tej samej porze zjawiał się nad trasą. Uganiał się za samochodami, za poszczególnymi ludźmi. W locie koszącym mknął nad trasą i zasypywał ją kulami. Ale na dźwięk pierwszych salw dział przeciwlotniczych strzałą wzlatywał w niebo i ginął w obłokach. Nie lubił spotykać się z naszymi lotnikami.

W ciągu zimy nasze działa przeciwlotnicze nie jednego wroga st[illegible] z przestworów niebieskich, ten jednak za każdym razem uchodził cało. Obsługa denerwowała się.

13 kwietnia zjawił się wieczorem jak zwykle na trasie znienawidzony Hans. „Messerschmitt" przeleciał nad Kokkorowem, lawirując między wybuchami pocisków przeciwlotniczych i mknął wzdłuż trasy. To jak sęp unosił się upatrując zdobyczy, to padał w dół, nurkował, i obsypywał salwami posuwające się po lodzie samochody. Promienie zachodzącego słońca oświetlały niemiecką hienę.

Na szóstym kilometrze wypatrywał go Iwan Kozłow z obsługi karabinów maszynowych. Kiedy Hans dokonał lotu nurkowego, nad drogą rozległa się krótka salwa. Wszyscy ujrzeli jak Hans kamieniem pada na dół. Hans wyskoczył; nie zdążył jednak otworzyć spadochronu i z wzrastającą szybkością runął na ziemię. Kierowcy płonący nienawiścią do wroga, biegli ze wszystkich stron. Triumfowali. Nareszcie.

— A jednak położył go — przyszła kryska na matyska.

• • •

Już czas...

Daję sygnał. Przykrywam nieco gwizdek dłonią. Nasłuchuję. Słyszę jak z prawej strony sypią się grudki gliny...

Zdobędziemy, czy nie zdobędziemy? Nie możemy nie zdobyć. Pamiętam oczy dowódcy dywizji, który mi mówił: „No, zdobędziesz wzgórze".

Zdejmuję z szyi automat. Pełznę w dół. Pole minowe zostaje poza mną. Armata. Jest gdzieś z boku w odległości 200 m. Na lewo ode mnie są jeszcze trzej żołnierze. Wiedzą, że tamtędy nie można iść. Uprzedziłem ich o tym. Nie widzę ich, tylko słyszę, jak pełzną.

Pełznę dalej po dnie rowu. Chwytam się krzaków, wdrapuję się na przeciwległe zbocze. Byle tylko nie wleźć samochcąc, bez potrzeby... Czumak, co prawda mówił, że ich okopy są dopiero za krzakami. Na prawo trzeszczą gałązki suchego chruśniaku. Jacyż ci ludzie są jednak nieostrożni.

Pełznę. Coraz wyżej i wyżej. Staram się nie oddychać. Sam nie wiem dlaczego. Jak gdyby ktoś mógłby usłyszeć mój oddech. Wprost przede mną świeci samotna gwiazda — wielka, jaskrawa, nie migocąca, polarna gwiazda. Pełznę wprost na nią.

I nagle — trach-tach-tach-tach... — nad samym uchem... Wciskam się w ziemię. Wydaje mi się nawet



że czuję powiew wiatru od przelatujących nade mną kul. A niechże to diabli wezmą, skąd znowu ten karabin maszynowy?

Podnoszę zlekka głowę. Nic nie można zrozumieć... Coś tam czernieje... Cisza dokoła.

Trach-tach-tach-tach...

Znowu karabin maszynowy. Ale już z tyłu. Co za diabeł? Czyżbym przelazł?... Zduszony krzyk. Wystrzał. Znowu karabin maszynowy. Zaczęło się.... Rzucam na oślep granaty — przed siebie, w coś czerniejącego przede mną. Robię gwałtowny skok w przód. Czuję każdy mięsień w swoim ciele, każdy nerw. Niby spłoszone ptaki migają w ciemnościach jakieś postacie... Pojedyńcze okrzyki, głuche uderzenia, wystrzały, przekleństwa przez zaciśnięte zęby... Rów strzelecki... Osypująca się ziemia... Pod nogami splątane taśmy do naboi... Coś miękkiego, ciepłego, lepkiego... Jakiś kształt wyrasta nagle przede mną. Znika...

Kpt. T. Wilamowski

ŻOŁNIERZ SŁUŻBY REGULACJI RUCHU

Żołnierz służby regulacji ruchu z opaską na ramieniu i chorągiewkami w rękach jest dziś nieodłączną częścią naszego nowoczesnego zmotoryzowanego wojska.

Doświadczenia wojny z faszyzmem uczą nas, jak wielkie znaczenie dla zwycięskiego przeprowadzenia operacji bojowych miała sprawna regulacja ruchu. Pokazują. Pe bohaterstwa i poświecenia wykazali żołnierze służby ruchu Armii Radzieckiej, pełniący swą odpowiedzialną służbę w mroźne noce na „drodze życia" na jeziorze Ładoga, czy też na stepach podczas Operacji Stalingradzkiej.

Żołnierz regulacji ruchu jest najbliższym towarzyszem i pomocnikiem kierowcy wojskowego, któremu należy się w jego pracy pełna pomoc z naszej strony.

W wielu wypadkach maszerująca kolumna samochodowa wystawia własne posterunki i wysyła patrole regulacji ruchu. Stąd wypływa konieczność, aby każdy kierowca wojskowy, dobrze znał obowiązki żołnierza służby regulacji ruchu. W zdobyciu tej niezbędnej wiedzy dopomoże nam poniższy artykuł.



OBJAŚNIENIE SYGNAŁÓW:
Od lewej:
— Uwaga!
— Przyspieszyć marsz!
— Droga wolna!
— Stój!

PRAWA I OBOWIĄZKI ŻOŁNIERZA REGULACJI RUCHU

Żołnierz regulacji ruchu odpowiada za porządek i należytą organizację marszu wszelkiego rodzaju transportu, maszerującego przez powierzony mu odcinek. Jest on upoważniony do wydawania rozkazów, którym winien podprządkować się cały skład osobowy maszerującej kolumny, lub też każdy, pojedyńczo jadący kierowca. Żołnierz regulacji ruchu po zatrzymaniu maszerującej kolumny winien sprawdzić u jej dowódcy kierunek marszu, odnotować jej numer i czas przejścia przez posterunek regulacji ruchu.

Przy przejeździe pojedynczych samochodów żołnierz regulacji ruchu sprawdza kolejno ich dokumenty, poczym zezwala na dalszy marsz, pokazując chorągiewką pożądany przez kierowcę kierunek.

Przejazd przez punkt regulacji ruchu bez zatrzymania, lub wbrew sygnałowi regulującego ruch uważany jest jako niewykonanie rozkazu, o którym żołnierz regulacji winien natychmiast zawiadomić dowództwo celem pociągnięcia winnych do odpowiedzialności. Zawiadamiać należy również dowództwo w każdym innym wypadku naruszenia przepisów i dyscypliny marszu.

Żołnierz regulacji ruchu podaje sygnały w dzień za pomocą dwóch chorągiewek: żółtej i czerwonej oraz przez równoczesny zwrot ciała, nocą zaś za pomocą zielonej i czerwonej latarni.

SPOSÓB PODAWANIA SYGNAŁÓW

Wszystkie sygnały regulacji ruchu podajemy w postawie — „baczność", wyciągając rękę z chorągiewką na pełną długość ramienia.

Żołnierz regulacji ruchu na widok zbliżającego się samochodu, czy też kolumny staje twarzą w jej stronę (w odległości 100 metrów) w postawie „baczność" z opuszczonymi w dół chorągiewkami.

Jeśli droga jest wolna, a żołnierz regulacji ruchu nie ma polecenia zatrzymać maszerującej kolumny, podnosi on prawą rękę z żółtą chorągiewką do góry, co oznacza sygnał — „uwaga"! Z chwilą zbliżenia się samochodu na odległość 50 m regulujący ruch obraca się w lewo, opuszczając równocześnie w dół półkolistym ruchem prawą rękę z żółtą chorągiewką, po czym wyciąga powtórnie prawą rękę z żółtą chorągiewką w kierunku ruchu. Sygnał ten oznacza — „droga wolna".

W wypadku, gdy należy przyspieszyć przemarsz kolumny, żołnierz regulacji ruchu staje bokiem do kierunku ruchu i wykonuje kilka szybkich zamachów w gorę i w dół żółtą chorągiewką, gdy zaś należy zwolnić staje w tej samej pozycji, lecz z chorągiewką czerwoną.

Celem zatrzymania samochodu regulujący ruch podaje rozkaz — „stój". Ustawia się on wówczas twarzą do kierunku ruchu w postawie — „baczność" i trzymając opuszczoną lewą rękę z żółtą chorągiewką, prawą rękę z czerwoną podnosi w górę.

W nocy sygnał „uwaga!" regulujący ruch podaje zieloną latarką, uprzedzenie zaś o niebezpieczeństwie i rozkaz „stój" latarką czerwoną.

ŻOŁNIERZE REGULACJI RUCHU NA SAMOCHODOWYCH DROGACH WOJENNYCH

Żołnierzowi regulacji ruchu nie wystarczy znajomość sposobu podawania sygnałów. Musi on równie dobrze znać przepisy regulacji ruchu na wojennych drogach samochodowych.

W pierwszym rzędzie musimy pamiętać, że ruch na wojennej drodze samochodowej dozwolony jest tylko po prawej stronie, (w kierunku ruchu). Zabronione jest używanie w marszu pojedyńczym samochodem lewej strony drogi, ustawianie samochodów pośrodku drogi, lub po jej obu stronach.

Ruch po lewej stronie drogi dopuszczony jest jedynie w wypadku mijania się obu kolumn na różnokierunkowych zakrętach. W tym wypadku d-ca punktu regulacji ubezpiecza kolumny mijające się na całej ich długości, wyznaczając specjalne posterunki.

Służba regulacji ruchu zabezpiecza przemarsz kolumny przez miejscowości i osiedla, bez konieczności zmniejszania szybkości marszowej. W tym celu posterunki regulacji ruchu zamykają wszystkie boczne drogi oraz wstrzymują jakikolwiek ruch na drodze przemarszu.

Służba regulacji ruchu zobowiązana jest zwracać uwagę, aby pojazdy na postojach zajmowały natychmiast prawy skraj drogi i były należycie zamaskowane.

Żołnierzom służby regulacji ruchu nie wolno dopuszczać, aby kolumny w marszu wyprzedzały jedna drugą. Jest to dopuszczalne jedynie za zgodą d-cy maszerującej w przodzie kolumny. Wyprzedzanie kolumn tak maszerujących, jak i stojących przez pojedyńczy samochód jest w zasadzie niedopuszczalne. Kierowców wyprzedzających samowolnie kolumnę należy zatrzymać.

Prawo wyprzedzania **na drodze do linii frontu mają:** — samochody dowództw sztabów jedn. wojskowych, samochody jedn. regulacji ruch oraz d-ctwa kolumny marszowej, znajdującej się w marszu, samochody łączności i jednostek służby drogowej.

W kierunku ruchu **od frontu na tyły** pierwszeństwo przejazdu i prawo wyprzedzania posiadają samochody wiozące rannych. Inne samochody, pragnące mieć prawo wyprzedzania winny zaopatrzyć się w specjalne zezwolenia, które nalepia się na przednią szybę.

Do ważnych zadań żołnierza służby regulacji należy kontrola szybkości jazdy. Przekraczanie jej jest najczęstszą przyczyną wypadków drogowych. Te też pod tym właśnie względem winien żołnierz regulacji ruchu być specjalnie czujnym.

ŻOŁNIERZE LINIOWI POZNAJĄ SAMOCHOD

W poprzednim numerze „Za Kierownicą" zapoznaliśmy się z układem i działaniem silnika czterosuwowego. Ponieważ jednak będziemy spotykać samochody i motocykle o silnikach dwusuwowych musimy się również zapoznać z ich budową i działaniem.

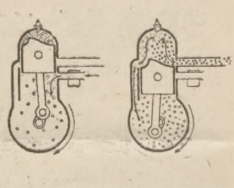
Zasadnicza różnica pomiędzy tymi dwoma rodzajami silników leży w tym, że układ dwusuwowy obejmuje całkowity cykl pracy w dwóch suwach, to znaczy w jednym obrocie wału korbowego, podczas gdy w czterosuwie to samo wymagało czterech suwów czyli 2-ch obrotów wału.

Aby wyjaśnić zasadę układu dwusuwowego, musimy sobie wyobrazić silnik pozbawiony układu rozrządu, nie mający więc ani zaworów ani popychaczy. Rolę rozrządu spełniają tu okienka w cylindrze odsłaniane przez górną albo dolną krawędź tłoka, który jest jakby mechanizmem sterującym ten prosty typ „rozrządu". Reszta elementów jest tak samo nieodzowną dla silnika czterosuwowego jak i dwusuwowego. Ma on więc świecę zapłonową w głowicy i rurę ssącą z gaźnikiem oraz wydechową z tłumikiem.

Teraz patrząc na rysunek zapoznajemy się z zasadą jego pracy. Rozpoczniemy od dolnego martwego punktu, kiedy tłok idąc do góry spręża nagromadzoną nad nim mieszankę i w momencie dojścia do górnego martwego punktu iskra przeskakując na świecy zapala ją. Tłok popchnięty zostaje w dół.

Cofnijmy się jednak wstecz. W drodze swej do góry, tłok nad sobą sprężał mieszankę a pod sobą spowodował powstanie podciśnienia, aż do momentu w którym swą dolną krawędzią odsłonił przewód ssący.

Wtedy świeża porcja mieszanki została gwałtownie wciągnięta do skrzynki korbowej silnika.



Po zapaleniu od iskry sprężonej mieszanki tłok znów posuwa się w dół i spręża pod sobą zassaną poprzednio mieszankę. Równocześnie w swej drodze do dołu odsłania swą górną krawędzią przewód wydechowy, którym wylatują gazy spalinowe. Trochę później odsłania się okienko przewodu przepływowego, którym sprężona mieszanka ze skrzyni korbowej przedostaje się nad tłok. W międzyczasie tłok po przejściu dolnego martwego punktu zaczyna wracać do góry (na skutek nagromadzonej energii w kole zamachowym) i spręża mieszankę. Tak więc cykl pracy zaczyna się na nowo.

Kpt. T. Fopp

PRZEWÓZ RANNYCH SAMOCHODEM



Służba Zdrowia dysponuje specjalnymi samochodami do przewozu rannych, które nazywają się „sanitarkami". W ostatniej wojnie większość rannych ewakuowana była jednak transportem samochodowym, który dowoził zaopatrzenie do oddziałów walczących, a w drodze powrotnej zabierał rannych żołnierzy.

Stąd wniosek, że każdy kierowca wojskowy winien znać podstawowe zasady obowiązujące przy przewozie rannych, które niżej podajemy.

Przy przewozie rannych należy pamiętać, że wszelkie wstrząsy powodują urazy mechaniczne, które sprawiają ból przewożonym i wpływają na pogorszenie się ich stanu. Dlatego kierowca winien wyczerpać wszystkie możliwe środki, ażeby wstrząsy te przy przewozie samochodem były jak najmniejsze.

Podstawowym więc warunkiem przy przewozie rannych będzie ostrożna jazda w szczególności po nierównych terenowych drogach. Szybkość jazdy w dzień czy w nocy winna być taka, aby kierowca w porę zauważył wszelkie nierówności i przeszkody i mógł je wymijać lub ostrożnie pokonywać.

Wahania skrzyni samochodu uzależnione są od obciążenia. Resory obliczone są na pracę pod pewnym określonym ciężarem, który wynosi około 3 ton, w zależności od marki samochodu. Przy małym obciążeniu np. 500 kg, każda najmniejsza nierowność powoduje duże pionowe wahania samochodu, szkodliwe dla przewożonych rannych. Na samochód ciężarowy np. Gaz 51 można załadować około czterech rannych leżących. Ogólna ich waga będzie wynosić do 300 kg, a więc mimo, że objętościowo samochód będzie wykorzystany, to do wykorzystania nośności brak ponad 2 tony. W ten sposób przewożeni ranni podczas drogi byliby narażeni na duże wstrząsy i wahania, które ujemnie wpłynęłyby na ich stan.

Dla zmniejszenia tych wahań zastosowano w Armii Radzieckiej podczas ostatniej wojny bardzo prosty sposób, który doskonale zdał egzamin.

Mianowicie na dno skrzyni ładunkowej nasypywano warstwę piasku grubości 15—25 cm. który następnie przykrywano kocami lub plandekami. Piasek ten spełniał podwójną rolę. Jako materiał sypki łagodził wszelkie wstrząsy, a ponadto obciążał dodatkowo samochód i tym samym zmniejszał wahania resorów.

Przy przewozie ciężko rannych samochodami transportowymi sposób ten okazał się bardzo praktyczny. Na przewóz rannych w pozycji leżącej wybierano także samochody o najmniejszej nośności ze względów, o których wyżej wspomniano. Ażeby bardziej obciążyć samochód unikano także przewozu rannych w pozycji leżącej na jednym samochodzie, oraz w pozycji siedzącej na innym samochodzie.

Starano się więc stosować przewozy tzw kombinowane, które polegały na tym, że na samochód ładowano 1—2 rannych leżących oraz 8—10 rannych siedzących. W ten sposób nośność samochodu była bardziej wyzyskana, samochód był obciążony około 1.200 kg, co zmniejszało jego wahania.

Do przewozu rannych nadają się najlepiej samochody kryte, które ochraniają przewożonych od wiatru, opadów atmosferycznych, słońca itd. Rola kierowcy przy przewozie i ładowaniu rannych jest bardzo duża. Kierowca, który zna dobrze swój samochód, pamiętając o wyżej podanych zasadach, winien uczynić wszystko, ażeby zapewnić możliwie najkorzystniejsze warunki przewozu rannym, a tym samym wpłynąć często na ich dalsze losy.



Często spotykamy na naszych drogach specjalne „sanitarki" zbudowane na podwoziu „Skoda", dostarczone nam przez przemysł motoryzacyjny bratniej Czechosłowacji. Pracują one z powodzeniem zarówno w cywilnej, jak i w wojskowej Służbie Zdrowia.

Por. F. Niwiński

MASKOWANIE SAMOCHODU W ZIMIE

Każdy z nas, frontowych żołnierzy dobrze pamięta, jakie znaczenie miało dokładne zamaskowanie samochodów, czy to w marszu, czy też na postoju. Maskowanie jest bowiem zasadniczą formą obrony biernej jednostki zmotoryzowanej przed działalnością lotnictwa nieprzyjacielskiego. Niejednokrotnie również ocaliło ono zgrupowanie samochodów, czy kolumnę maszerującą w pobliżu linii frontu przed niszczącym działaniem artylerii wroga.

Maskowanie samochodu w każdym terenie i w każdej porze roku jest więc podstawową umiejętnością, którą znać muszą wszyscy kierowcy wojskowi.

Z tego też powodu my, starzy frontowi kierowcy, dobrze rozumiejący znaczenie maskowania i znający zasady tej trudnej nieraz sztuki, powinniśmy stale dzielić się swym doświadczeniem z młodymi kolegami a w czasie ćwiczeń polowych służyć im radą i pomocą.

W tym celu chcę się z kolegami podzielić w poniższym artykule moimi doświadczeniami z frontu. Opisane sposoby stosowaliśmy skutecznie ja i moi koledzy. Wzorem zaś byli nam kierowcy Armii Radzieckiej, którzy sztukę maskowania niezwykle udoskonalili i zawsze zwracali na nią szczególną uwagę.

W pierwszym rzędzie chcę omówić sposoby maskowania samochodu w zimie. Jeżeli bowiem w lecie sama przyroda dopomaga zamaskować samochód, to w zimie, białe śnieżne przestrzenie (od których każdy przedmiot wyraźnie się odcina) są poważnym utrudnieniem i wymagają specjalnych sposobów maskowania.

Na tle pokrywy śnieżnej najlepiej ukryć samochód przed obserwacją malując go na biało, lub przykrywając białym pokryciem. W warunkach polowych malujemy samochody na biało wapnem. Jest ono odporne tak na światło, jak i na warunki atmosferyczne. Trzeba tylko uważać aby pomalowanych powierzchni nie moczyć kwasami lub benzyną, ponieważ powoduje to zmywanie farby. Jako utrwalacz używamy klej. Przygotowuje się go z kleju malarskiego lub stolarskiego, który po rozdrobnieniu i wymoczeniu w wodzie (10 — 12 godz.) gotuje się na słabym ogniu. Na jedną część wagową kleju bierze się 8—10 części wody. Podczas malowania na mrozie (poniżej 1°C) na 1 wiadro utrwalacza dodaje się 1 kg. soli kuchennej.

Zastosowanie plandeki maskującej z białego płótna pokazuje rys. 1 i rys. 2.



Rys. 1.

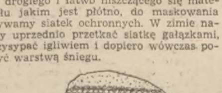
Na rys. 1 widzimy sposób zamaskowania samochodu na postoju na otwartej przestrzeni. W celu zabezpieczenia przykrycia mocujemy je za pomocą lin do kołków wbitych w ziemię.



Rys. 2.

Rysunek 2 pokazuje sposób wykorzystania do maskowania za pomocą białej plandeki, zabudowań. Na postoju najwygodniej jest wykonać rodzaj daszku, który zasłoni samochód przed obserwacją.

W wielu wypadkach, szczególnie z braku drogiego i łatwo niszczącego się materiału jakim jest płótno, do maskowania używamy siatek ochronnych. W zimie należy uprzednio przetkać siatkę gałązkami, przysypać igliwiem i dopiero wówczas pokryć warstwą śniegu.



Rys. 3.

Dalszym sposobem maskowania samochodów szczególnie w czasie dłuższych postojów jest budowanie specjalnych garaży ze śniegu. Budowę takiego garażu pokazuje nam rys. 3. Łatwiejszą i szybszą w budowie formą garażu śnieżnego jest hangar maskujący ze śniegu.

Wykonujemy go, wiążąc z żerdzi ramy, które ustawiamy w miejscu przeznaczonym na ścianę i wypełniamy cegłami ze śniegu. Na dach hangaru kładziemy kratę z cienkich żerdzi opierając jeden jej koniec na ścianie, drugi zaś na gruncie zbocza, przy którym budujemy hangar. Na kratę kładziemy gałęzie sosnowe, słomę i zasypujemy je cienką warstwą śniegu. Wejścia i wyjścia zawieszamy płachtami z białej tkaniny lub matami słomianymi z zamrożonym na nich śniegiem.



Rys. 4.

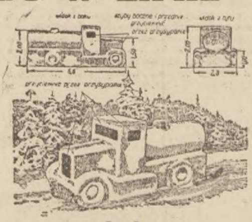
W wypadku gdy w okolicy znajdują się materiały budowlane, jak deski itp. możemy nasz samochód ukryć również w bezładnym „stosie" desek. Sposób takiego ukrycia pokazuje rys. 4.



Rys. 5. Rys. 6.

Maskując samochód pamiętajmy zawsze, że słońce jest jednym z naszych wrogów" — ułatwia bowiem nieprzyjacielowi obserwację. Parkując samochód na postoju, trzeba zawsze zwracać uwagę by był on ukryty w cieniu, a nie rzucał cienia na białą powierzchnię śniegu. Ustawienie samochodu w cieniu budynku i kępy drzew pokazuje rysunek 5 i 6.

W czasie wojny z faszystami niemieckimi dużą rolę odgrywały pozorne obiekty wykonywane przez nas ze śniegu i gałązek. Niejednokrotnie lotnictwo hitlerowców zbombardowało taki „transport" lub pojedyńczą „cysternę", podczas gdy nasze samochody stały tymczasem spokojnie nietknięte w ukryciu.



Rys. 7.

Na rys. 7 i 8 pokazany jest pozorny „samochód-cysterna", oraz „ciężarówka". Wykonanie pozornej cysterny trwa około 6 godz. Dla zbudowania pozornego „samochodu" posługujemy się żerdziami i śniegiem. Konstrukcję stanowią wbite w śnieg żerdki, które wypełniamy śniegiem, uklepując go łopatą. Dla wzmocnienia konstrukcji oraz celem zwrócenia uwagi nieprzyjaciela „samochód" przykrywamy powtykanymi w śnieg gałązkami. Stwarza to pozory źle zamaskowanego samochodu rzeczywistego.

Maskowanie stwarza duże możliwości dla żołnierskiej pomysłowości, to też wiele może być jeszcze oprócz wskazanych, innych sposobów ukrycia naszego pojazdu. Pamiętajmy jednak zawsze, że tylko bardzo staranne jego wykonanie daje pełne zabezpieczenie. Drobne niedociągnięcia mogą łatwo zdradzić lotnikowi nieprzyjacielskiemu nasze miejsce ukrycia i narazić jednostkę na straty.



Rys. 8.

Ppor. Z. Kubiak

CO MUSIMY WIEDZIEĆ O „ROZKAZIE WYJAZDU"

Jednym z podstawowych dokumentów obrazujących pracę pojazdu mechanicznego jest rozkaz wyjazdu, który równocześnie służy nam jako dokument stwierdzający rozchód materiałów pędnych i smarów. Każdorazowe otrzymanie rozkazu wyjazdu, kierowca kwituje w specjalnej książce wydanych rozkazów wyjazdu. Rozkazy wyjazdu niezależnie od grupy pojazdów wydaje się kierowcom w pojedynczych blankietach.

Rozkaz wyjazdu wypełnia się na każdy rodzaj pojazdu oddzielnie to znaczy: na wszystkie typy samochodów, ciągniki, motocykle i przyczepy. Zasadniczo rozkazy wyjazdu wystawia się na jedną dobę. W przypadku wysyłania pojazdu mechanicznego w dalszą drogę, w której pojazd pozostaje dłużej niż jedną dobę, kierowca otrzymuje wówczas jeden rozkaz wyjazdu na cały okres pozostawania pojazdu w podróży. Otrzymany na jedną dobę rozkaz wyjazdu może zawierać kilka odrębnych dyspozycji. Kierowca winien przechowywać rozkaz bardzo starannie — chronić go przed zgubieniem, zniszczeniem i zabrudzeniem.

Po zakończeniu pracy kierowca przed powrotem do garażu melduje swój powrót u dyżurnego punktu kontrolno-technicznego jednostki, gdzie dyżurny punktu, po sprawdzeniu samochodu, odnotowuje w książce godzinę powrotu pojazdu mechanicznego do parku, oraz stan licznika. Następnie kierowca udaje się z pojazdem do parkowej stacji obsługi, gdzie przeprowadza codzienną obsługę pojazdu po powrocie z drogi, usuwając wszelkie zauważone w samochodzie usterki.

Po przeglądzie samochodu i uzupełnieniu w materiały pędne i smary, oraz po postawieniu pojazdu do parku postoju, kierowca wypełnia rozkaz wyjazdu odnośnie następujących rubryk: czas przyjazdu, stan licznika, przebyta trasa w kilometrach i ciężar przewiezionego ładunku w tonach. Po dokonaniu tych czynności zdaje rozkaz do kancelarii technicznej jednostki.

Wpisy dokonane przez kierowcę w rozkazie wyjazdu kontroluje Szef Służby Samochodowej jednostki i prawidłowość potwierdza własnoręcznym podpisem.

W rozkazach wyjazdu dla samochodów osobowych w rubryce „ilość przewiezionych ton" wpisuje się ilość przewiezionych osób. W rozkazach wyjazdu dla ciągników w rubryce: „przebieg w kilometrach" — podaje się ilość przepracowanych moto-godzin. W rozkazach wyjazdu dla przyczep, wykonaną przez nie pracę w postaci ilości przewiezionego ładunku i przebiegu w kilometrach, wpisuje kierowca w/g wykonanych jazd do odnośnych rubryk rozkazu wyjazdu tak, jak dla samochodu ciężarowego z tym, że w rubryce „zużycie materiałów pędnych" kierowca winien podać typ i numer rejestracyjny pojazdu, który holował przyczepę. W rozkazie wyjazdu holującego pojazdu zaznacza się numer rejestracyjny holowanej przyczepy oraz wagę przewożonego ładunku w tonach.

PAMIĘTAJMY O ZAMKNIĘCIU SKRZYNI ŁADUNKOWEJ

Zdarza się, że przewozimy żołnierzy na samochodzie bez ławek. Wypadki takie powinny być jak najrzadsze, ale istnieją i trudno ich uniknąć.

Naprzykład: Kierowca samochodu ciężarowego otrzymał polecenie przewozu towarów ze składnicy do magazynów jednostki. Do ładowania i konwoju samochodu zostało wyznaczonych 4 żołnierzy. Umieszczenie na samochodzie ławki byłoby niecelowe, gdyż zająłoby część skrzyni ładunkowej i ilość przewiezionego towaru byłaby mniejsza.

Żołnierze wyznaczeni do ładowania i konwoju z braku ławki najchętniej siadają na krawędzi ścian skrzyni nadwozia, nie zdając sobie sprawy z niebezpieczeństwa, jakie im grozi podczas jazdy, ponieważ:

— zamknięcia ścian skrzyni ładunkowej mogą się otworzyć i wówczas upadek na jezdnię nawet przy małej szybkości samochodu, może mieć bardzo przykre następstwa,

— podczas skrętów, wskutek działania sił odśrodkowych, siedzący na brzegu skrzyni mogą stracić równowagę i wypaść z samochodu,

— w wypadku ruszenia lub nagłego zahamowania siedzącym na brzegu skrzyni grozi także wypadnięcie.

Dlatego każdy kierowca winien ostrzec jadących o grożącym im niebezpieczeństwie i bezwarunkowo zabronić siadać na brzegi skrzyni ładunkowej.

Wszyscy żołnierze, którym w wyjątkowych okolicznościach wypadnie jechać na samochodzie bez ławek, powinni pomiętać, że siadanie na krawędziach ścian skrzyni ładunkowej grozi nawet niebezpieczeństwem dla życia.



Zamknięcia skrzyni nadwozia winny być pod ciągłą obserwacją. Podczas jazdy wskutek wstrząsów może nastąpić otwarcie mechanicznych zamknięć ścian nadwozia. Jest to możliwe w szczególności podczas jazdy po terenie nierównym i na wyboistych drogach. Otwarcie się jednej ze ścian skrzyni nadwozia, może mieć bardzo przykre następstwa i grozi kalectwem jadącym.

Dlatego obowiązkiem dowódcy samochodu, któremu podlega cały skład osobowy samochodu włącznie z kierowcą, jest wyznaczenie żołnierzy do sprawdzenia i obserwowania zamknięć ścian skrzyni nadwozia. Funkcję tę powierza się żołnierzom siedzącym najbliżej zamknięć, to znaczy siedzącym na skrajnych miejscach przy przedniej i tylnej ścianie skrzyni. Żołnierze ci, po wejściu całego pododdziału na samochód, a przed ruszeniem kolumny, sprawdzają prawidłowość zamknięcia skrzyni nadwozia.

Podczas jazdy żołnierze ci obserwują zamknięcia i w razie zauważenia, że wskutek wstrząsów nastąpiło obluźnienie urządzeń zamykających, poprawiają zamknięcie podczas jazdy. Jeżeli zachodzi konieczność, zatrzymują samochód i poprawiają zamknięcia na postoju. W wypadku, gdy zamknięcie obluźnia się i grozi otwarciem nawet przy małych wstrząsach, należy je naprawić lub dodatkowo zabezpieczyć.

Wzorujemy się na osiągnięciach radzieckich „stutysięczników"

JAK ZAOSZCZĘDZIĆ BENZYNĘ

W walce o najoszczędniejszą gospodarkę cennym sprzętem samochodowym poważną rolę odgrywa kierowca, który w swym ręku posiada bardzo poważne możliwości oszczędzania materiałów eksploatacyjnych. Wśród tych ostatnich sprawa oszczędności materiałów pędnych i smarów staje się sprawą niezwykle ważną. Każdy bowiem litr zaoszczędzonej benzyny umacnia gotowość techniczną naszego wojska i zwiększa jego siłę obronną.

Wiele czynników ma wpływ na oszczędną gospodarkę materiałami pędnymi. Najważniejsze z nich to:

1. utrzymanie samochodu, a szczególnie silnika w stałej sprawności technicznej,
2. prawidłowa i w odpowiednim czasie dokonana regulacja hamulców i sprzęgła,
3. okresowe i dostateczne smarowanie wszystkich mechanizmów trących silnika,
4. prawidłowa regulacja zapłonu i gaźnika,
5. przepisowe ustawienie zbieżności przednich kół,
6. utrzymywanie przepisowego ciśnienia powietrza w dętkach opon,
7. prowadzenie samochodu z szybkością odpowiadającą najmniejszemu zużyciu paliwa,
8. walka z marnotrawstwem benzyny podczas przewozów, magazynowania i zaopatrywania samochodów.

Zużycie paliwa zależy także w dużym stopniu od techniki prowadzenia samochodu (a więc stopnia wyszkolenia kierowcy), od podłużnego profilu drogi, przyczep, pracy na najodpowiedniejszych szybkościach itd. Należy jednakże raz jeszcze podkreślić, że **o oszczędności paliwa może być mowa tylko przy samochodzie znajdującym się w nienagannym stanie technicznym.** Ten czynnik więc, łącznie z umiejętnościami kierowcy, decyduje o osiągniętych wynikach.

Ponieważ samochód powinien posiadać dobrą zwrotność musimy zwrócić uwagę aby:

a) nie miało miejsca tarcie szczęk hamulcowych o bębny,

b) pędne i pędzone koła przekładni głównej obracały się swobodnie i lekko przenosiły moc silnika na koła,

c) łożyska kół umożliwiały lekkie obracanie się kół na piastach i nie posiadały luzu poprzecznego,

d) regulacja kół i ciśnienie powietrza w oponach odpowiadały normie.

Zwracamy również ustawicznie uwagę, aby hamulce kół znajdowały się stale w pełnej sprawności i równomiernie hamowały wszystkie koła jednocześnie oraz, by wszystkie urządzenia i przyrządy elektryczne działały bez zastrzeżeń.

Rozgrzany silnik powinien dać się bez trudu uruchomić za pomocą rozrusznika i równomiernie pracować na najmniejszych wolnych obrotach. Powierzchnia komory sprężania, a także denka tłoków i talerzyki zaworów winny być wolne od nagaru. Nagar ma tę własność, że utrudnia odprowadzenie ciepła, co powoduje nadmierne rozgrzewanie się tych części, i może wywołać somozapłon mieszanki oraz uszkodzenie silnika. Dlatego też nagar musi być okresowo podczas przeglądów usuwany.

Ważną rzeczą przy oszczędnym zużywaniu paliwa jest utrzymanie odpowiedniej temperatury silnika, a więc i wody chłodzącej, która wynosi średnio 75 — 85° C. Obniżenie się temperatury wody towarzyszy obniżeniu temperatury ścianek cylindrów, co pociąga za sobą zwiększenie strat ciepła, uzyskiwanego ze spalonej mieszanki. Skutkiem tego zmniejsza się też temperatura gazów spalinowych i ich prężność na tłok — spada więc moc. Natomiast zbyt duża temperatura silnika powoduje pogorszenie się napełnienia cylindrów skutkiem rozgrzania się rury ssącej. Jest to przyczyna otrzymywania złego składu mieszanki, spadku mocy i zwiększonego zużycia benzyny.

W okresie zimy przy temperaturze poniżej 0° C należy nakładać na chłodnicę pokrowce. Podczas bardzo niskiej temperatury i przy dłuższych postojach należy zaciągać zasłonę pokrowca. Odsłaniać ją należy dopiero po rozpoczęciu jazdy i po całkowitym nagrzaniu się silnika.

Prawidłowo wyregulowany gaźnik na przegrzanym silniku nigdy nie wymaga stosowania „zassania". Posiłkowanie się urządzeniem wzbogacającym mieszankę jest dopuszczalne tylko podczas uruchamiania i przegrzewania silnika.

Aby układ zasilania naszego samochodu znajdował się w pełnej sprawności technicznej należy:

a) **nie dopuszczać** do możliwości przeciekania i strat paliwa skutkiem nieszczelności zaworu komory pływakowej, użytkowania uszkodzonych przewodów, osadnika i mechanizmu pływakowego, a także uszkodzenia przepony pompy paliwowej,

b) **nie dopuszczać** do zanieczyszczania zbiornika paliwa, osadnika, przewodów i filtra paliwa.

Należy okresowo spuszczać wodę i czyścić osadnik, zbiornik paliwa i gaźnik (komorę pływakową, dysze paliwowe i powietrzne). Przy czyszczeniu dysz paliwowych nie wolno stosować metalowych przedmiotów, drutów itp., a używać wyłącznie drewnianej pałeczki lub pompki powietrznej (sprężonego powietrza).

Poziom paliwa w komorze pływakowej w znacznym stopniu wpływa na jakość mieszanki. Jeśli poziom paliwa będzie wyższy od normalnego, mieszanka będzie zbyt bogata (powstaje przy tym możliwość wyciekania paliwa przy niepracującym silniku), jeśli zaś niższy — biedna. Powodem wzrostu poziomu może być nieszczelność iglicy zaworu komory pływakowej, zmiana ciężaru pływaka (nieszczelny) lub stosowanie paliwa o mniejszym ciężarze właściwym od tego, na które pływak został obliczony.

Należy również unikać zanieczyszczenia filtra powietrza oraz dokładnie dokręcać dysze paliwowe dla uniknięcia nieszczelności. Nie dopuszczać: nieszczelności iglicy, wzbogacenia mieszanki, niepełnego odkrycia przepustnicy powietrza oraz zacinania się pedału przepustnicy.

Głównym miernikiem pozwalającym nam sądzić o jakości pracy dysz paliwowych jest ich przepustowość tzn. ilość wody przeciekającej przez daną dyszę w temp. 20° C i ciśnieniu 1 m słupa wody. Pomiarów tych dokonuje się na specjalnym przyrządzie zwanym przepływomierzem.

Dodać należy, że obowiązkiem kierowcy jest baczne śledzenie prawidłowości wpisów do rozkazu wyjazdu i książki rozchodu mps. ilości otrzymywanej benzyny i olejów.

Jednocześnie sprawne działanie wszystkich wyżej opisanych czynników umożliwi nam dokonywanie znacznych oszczędności w paliwie. **mjr. inż. F. Stawiszyński**

Kpr. J. Witosławski

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

PRZYGOTOWANIA PRZYCZEPY DO DROGI

Wszyscy zdajemy sobie doskonale sprawę z tego, że odpowiednie wykorzystanie przyczep samochodowych przyczynia się w dużej mierze do oszczędności w transporcie samochodowym, ułatwiając przerzucanie większej ilości materiałów przy stosunkowo niewiele większym zużyciu paliwa. Przed każdym wyjazdem w drogę musimy zastanowić się, czy zamiast dwóch samochodów nie można by użyć do tego celu jednego pojazdu z przyczepą. Przyczepy tak, jak każdy sprzęt będący w użyciu, wymagają stałej i troskliwej opieki. Muszą one zawsze być w należytym stanie, gotowe do drogi, aby w czasie jazdy nie przysparzały kłopotu kierowcy swoją techniczną niesprawnością.

Dlatego też chciałbym podzielić się z kolegami kilkoma uwagami z własnego doświadczenia i poradzic na co trzeba zwrócić szczególną uwagę po otrzymaniu przyczepy do użytkowania. A więc po pierwsze:

— sprawdzić ogumienie, czy nie jest w stanie zagrażającym bezpieczeństwu jazdy oraz czy, opony posiadają dostateczne ciśnienie powietrza,

a dalej:

— jeśli przyczepa posiada hamulce, to w jakim są one stanie,

— czy nakrętki tarcz kół, uchwyty resorowe, pióra resorowe, jarzma i nadwozie nie obluźniły się,

— czy piasty kół są dobrze nasmarowane,

— czy zaczepy holownicze są dobrze umocowane, dostatecznie wytrzymałe i nie grożą zerwaniem szczególnie po obciążeniu przyczepy,

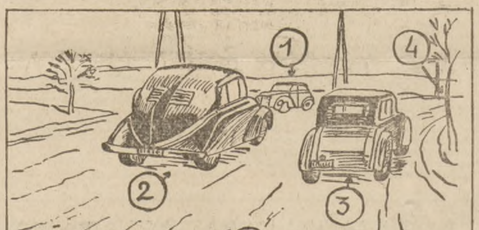
— jaki jest stan zamków boków skrzyni,

— czy tablice rejestracyjne i światło „stop" oraz cała przyczepa nie jest zabrudzona, zabłocona itp.

Pamiętając o tych zasadniczych czynnościach przed wyjazdem możemy być pewni, że dojedziemy do celu bez opóźnienia, wykonując właściwie rozkaz przełożonych oraz niejednokrotnie unikniemy, przykrych w swych następstwach, niespodzianek.

WALCZYMY z wypadkami

Podczas jazdy trzeba nie tylko prowadzić samochód czy motocykl, ale trzeba myśleć. Z tym muszą się zgodzić szczególnie młodzi i początkujący kierowcy, którym często w dwa lub trzy dni po otrzymaniu prawa jazdy, zdaje się całkiem niesłusznie, że są mistrzami kierownicy i w rezultacie stają się... postrachem jezdni, a w dalszej konsekwencji wędrują do Komisariatu albo do Pogotowia.



Szybki ruch uliczny i szosowy jest w pojęciu wielu (i naszym) „niebezpieczną grą", polegającą w pewnym stopniu na mniejszym lub większym zaufaniu do zdolności i umiejętności innych kierowców. Jeżeli ktoś temu nie wierzy, niech przejedzie się samochodem jako pasażer (my jedziemy również) i wstrzyma się od uwag pod adresem kierowcy i niech tylko bacznie obserwuje sytuację ruchu naokoło samochodu. To co zobaczy, można ująć w paru poniższych punktach:

a) kierowca który nas wiezie, wyprzedza samochód „x" poza środkiem jezdni, na przeciw sytuacja podobna, miejsca bardzo mało. Kierowca wierzy, że ten jadący na przeciwko, nieznany mu kolega po fachu, nie zrobi jakiegoś głupstwa (np. nie zjedzie mu na swoją lewą stronę), lecz wróci możliwie szybko na swoją prawą — czyli zaufanie!

b) wjeżdżamy teraz z naszym kierowcą na skrzyżowanie ulic równorzędnych (nie oznaczonych), z lewej strony widać, że zbliża się samochód ciężarowy. Kierowca nasz przejeżdża skrzyżowanie, gdyż jako ukazujący się z prawej strony ma pierwszeństwo przejazdu, a więc wierzy w to, że znów ten nieznany kolega z za kierownicy uszanuje przepisy, że go widzi i że ma dobre hamulce — a więc zaufanie!

c) jedziemy dalej, kierowca wyprzedza jadący przed nami samochód i nagle z za autobusu stojącego po prawej stronie (około 20 m. przed nami) wylatuje na drugą stronę ulicy dziecko. Hamulce w ruch, nasz kierowca hamuje nagle i mocno, z pełnym przeświadczeniem, że ten, którego wyprzedził przed 4 — 5 sekundami, widzi jego światło „stop" i natychmiast reagując na nie, momentalnie zahamuje — a więc znów zaufanie!

Ponieważ jednak powierzony nam sprzęt, a często życie ludzkie, jak również dobro naszej służby i konieczność ścisłego wypełniania zadań, nie zezwala na podobne rozwiązanie sytuacji ruchu, musimy wyrzec się wszelkich posunięć tego rodzaju i pamiętać, że w wypadku a) nie trzeba było wyprzedzać widząc, że jadący z przeciwnej strony zamierza robić podobny manewr, w wypadku b) na skrzyżowaniu należy bezwzględnie zwolnić do takiej szybkości by natychmiast można się było zatrzymać, w c) nie wyprzedzać samochodu widząc, że kilkadziesiąt metrów przed nami stoi na przystanku autobus, w d) nie „pchać się na siłę" tylko jechać za ciężarówką i dopiero, gdy lewa strona będzie wolna na przynajmniej dwa razy większej szerokości, wtedy rozpocząć wyprzedzanie.

Aby zobaczyć czego na przykład nie wolno robić, a co na nieszczęście często się zdarza, spójrzmy na załączony rysunek.

Zima, śnieg, szosa o szerokości około 9 m Zakręt w prawo. Z przeciwnej strony nadjeżdża samochód (1), ale Tatraplan (2) jest tak szybka, że... nie może paru sekund zaczekać, wyprzedza więc na zakręcie samochód (3), pomimo, że zmusza wóz (1) do zahamowania lub zjechania na krawędź rowu, pomimo, że z zakrętu (4) może wyjechać dalszy pojazd i wreszcie pomimo, że nawierzchnia (5) to ujeżdżony, zlodowaciały śnieg.

A więc uwaga!

Należy wyeliminować ze swej jazdy ryzyko!



Zimowy dzień jest krótki, a droga ciężka. To też dwaj motocykliści wojskowi — wykonujący ważne zadanie — wyruszyli wcześnie w drogę. Franek był doświadczonym jeźdźcem.



Janek nie słuchał rad kolegi. Ciągnął nogami po ziemi, niby asekurując się na śliskiej nawierzchni. Motocykl „tańczył" pod nim, aż wreszcie obaj znaleźli się w rowie.



Pod górę maszyna Franka „ciągnęła" doskonale, gdyż zaopatrzył tylne koło w łańcuszki. Janek zmęczony pchał motor, bo uważał uzbrojenie koła za niepotrzebną fatygę.



Po kilku godzinach jazdy dojechali obaj do celu. Franek był wcześniej. Już dobrze wypoczął, gdy zjawił się Janek, który przemęczony i obolały po upadku, przysiągł sobie nie lekceważyć więcej rad starszego kolegi.

Andrzej Żymirski

CO GROZI CHŁODNICY W ZIMIE?

Konieczność dokładniejszej obsługi wielu zespołów samochodu w zimie niż w lecie, obejmuje głównie chłodnicę. Pozostawienie samochodu na mrozie z wodą w układzie chłodzenia oprócz zamrożenia chłodnicy spowoduje rozsadzenie ścianek koszulki wodnej silnika, a niekiedy i pęknięcie cylindrów.

Te groźne następstwa niedbalstwa lub zapomnienia, mogą spowodować całkowite zniszczenie silnika.

Pamiętajmy więc zawsze o wypuszczeniu wody i to nie tylko z chłodnicy i korpusu silnika ale i z pompki wodnej, przez uruchomienie silnika po skończeniu wyciekania wody kranikami. Inaczej bowiem woda zamarznie w pompce i uszkodzenie przy ponownym uruchomieniu gotowe.

Ponieważ jednak zdarzają się czasem zamrożenia chłodnicy, rozpatrzmy ich przyczyny oraz sposób właściwego odmrożenia systemu chłodzącego.

Zamrożenie wody w chłodnicy może być spowodowane różnymi przyczynami, a mianowicie przez:

a) niedostateczną ilość wody, która powoduje ustanie jej krążenia. Wywoła to w lecie jedynie zagotowanie się wody w płaszczu wodnym, w zimie zaś oprócz tego — zamarznięcie chłodnicy.

b) uszkodzenie pompki wodnej, którego przyczyną bywa najczęściej złamanie łopatek wirnika. Zdarza się to prawie wyłącznie w okresie zimy przez niedopatrzenie kierowcy, który po spuszczeniu wody z układu chłodzenia nie zapuścił na kilka minut silnika. Niedbalstwo to powoduje, że resztki pozostałej wody spłyną z ciepłych ścianek komór wodnych do zimnego już korpusu pompki, gdzie natychmiast ulegną zamarznięciu. Przy najbliższym zapuszczeniu silnika, przymarznięte do ścianek korpusu łopatki wirnika ulegną złamaniu. Jeżeli więc jest wiadome, że silnik nie był po spuszczeniu wody uruchamiany, należy przed jego rozruchem ogrzać korpus pompki wodnej, owijając go szmatą zanurzoną w gorącej wodzie.

c) zbyt duża powierzchnia chłodzenia może również spowodować zamarznięcie chłodnicy. W okresie mrozów gdy chłodnica nie jest zaopatrzona w listwy, sterowane termostatem, należy zakryć z przodu chłodnicę specjalnym pokrowcem z grubej tkaniny, posiadającym okienko dające się regulować. Okienko to należy w zależności od siły mrozu zasłaniać mniej lub więcej.

d) zbyt długi postój samochodu ze zgaszonym silnikiem. Jeżeli samochód posiada pompkowy system chłodzenia, jednocześnie z ustaniem pracy silnika ustaje krążenie wody, wskutek czego chłodnica, a zwłaszcza jej dolny zbiornik szybko stygnie. Aby nie dopuścić do zamrożenia chłodnicy, należy co pewien czas zapuszczać silnik. Silnik o chłodzeniu termosyfonowym nie wymaga tak częstego zapuszczania na postoju ponieważ pomimo zgaszenia, krążenie wody nie ustaje.

Odmrożenie chłodnicy uzyskać można w sposób następujący: gdy tylko zobaczymy parę, wydostającą się z otworu wlewowego chłodnicy, musimy natychmiast zatrzymać samochód i przez przykładanie ręki do powierzchni chłodnicy, zbadać czy nie jest ona zamarznięta. Jeśli tak, nakrywamy chłodnicę starannie płaszczem, gasimy silnik i zdejmujemy pasek wietrznika (gdy napęd nie jest wspólny z pompką), następnie zapuszczamy silnik, aby przez 15 — 20 minut pracował na wolnych obrotach. Po upływie tego czasu, rurki zamarzniętej chłodnicy staną się ciepłe. Przy odmrażaniu chłodnicy należy zwrócić uwagę, aby otwór wlewowy był szczelnie zatkany i uniemożliwiał przez to ujście parze, która jest konieczna do ocieplenia rurek.

Musimy pamiętać, że po odmrożeniu chłodnicy, znaczna ilość wody uległa wyparowaniu, należy więc stan jej uzupełnić.

Odmrożenie chłodnicy przyspiesza znacznie stosowanie rurki gumowej (do tego celu można zastosować rurkę z pompki powietrznej). Koniec rurki należy naciągnąć na dolny koniec rurki przelewowej chłodnicy, starannie zakorkować otwór wlewowy górnego zbiornika i nadać silnikowi średnie obroty. Pociągnie to za sobą większe wytwarzanie się pary, która nie mając innego ujścia będzie wylatywać końcem gumowej rurki. Strumień tej pary należy skierować na zamarznięte miejsce chłodnicy.

Sposób ten umożliwia w krótkim czasie przywrócenie krążenia wody.

Odmrażanie chłodnicy za pomocą ogrzewania jej płonącą szmatą lub palnikiem benzynowym jest niedopuszczalne. Oprócz bowiem niebezpieczeństwa pożaru, grozi przy tym „sposobie" roztopienie się lutowanych rurek chłodnicy.

DOBRY PRZYKŁAD RACJONALIZATORSKI

Kierowca RACJONALIZATOR

Wielu z nas zastanawia się dość poważnie nad tym, że prasa tu i tam podaje opis i fotografię tego lub innego żołnierza — racjonalizatora, że zachwyca się jego pomysłem oraz, że zaleca ten pomysł innym do zastosowania. No a wtedy przychodzi prosta myśl: jak on na to wpadł, dlaczego o mnie nie piszą? dlaczego ja nic nie wymyśliłem? A po tym zaczynamy „kombinować" i albo zniechęceni mówimy sobie, że już z nas pociechy nie będzie, bo nic nie potrafimy udoskonalić, lub ze zdwojonym zacięciem zastanawiamy się i tracimy niepotrzebnie czas na długie i nieskuteczne myślenie.

Napewno mówicie sobie: co ten autor plecie, przecież jak mam zostać racjonalizatorem to muszę myśleć, a on mówi o niepotrzebnym traceniu czasu... A no tak, myśleć trzeba ale podczas pracy i to podczas wykonywania nawet na pozór błachych i prostych czynności, zaobserwować jakiś ruch ręki, jakąś pomoc prawie automatyczną w danej chwili, coś co powtarzaliśmy już często. Właśnie to trzeba uchwycić i to ulepszyć, dostosować do danej dziedziny pracy.

No dobrze, dobrze, niech on zacznie pisać coś realnego, co mamy udoskonalić lub ulepszyć, a nie „ględzi" nam o „teorii racjonalizatorskiej".

Otóż powoli moi drodzy, nie tak ostro, to „ględzenie" ma swoją przyczynę i swój sens. Jeżeli jesteście tak skorzy do racjonalizacji, a ten początek wam się nie podoba, to powiedzcie, czy zdejmujecie czasem koło z waszej ciężarówki?... prawda że tak, no a czy potraficie coś udoskonalić w tej dziedzinie! No! Chodzi o takie ułatwienie, które nie jest specjalnie uwarunkowane miejscem pracy, pogodą, wielkością lub ciężarem koła, marką samochodu itp.

No więc! Nic, nic się według Was nie da zracjonalizować, a to szkoda.



1. Odkręcanie nakrętek dwustronną „korbą" odbywa się lżej niż każdym innym kluczem.



2. Lekkie naciśnięcie nogą powoduje podniesienie ciężkiego koła, a rolki na końcach dźwigni podnoszącej zezwalają na obrócenie koła do punktu trafienia otworów na śruby mocujące obręcz.

Właśnie parę dni temu byłem świadkiem, jak kierowca ciągnika drogowego J. Kozłowski z PRK - Poznań używał przy montażu koła jakiegoś dziwnego klucza z dwoma rączkami, który umożliwiał mu zupełnie lekkie zdjęcie i założenie koła na jego ciągniku.

Nowy rodzaj klucza - podnośnika skonstruował sam, właśnie obserwując dokładnie przebieg zdejmowania i zakładania koła przez siebie i przez swych kolegów. Zauważył wtedy i zapamiętał, że koło trzeba podnieść łyżką lub drągiem, bo jest tak ciężkie że jeden człowiek aby założyć je na śruby musi uciekać się do jakiejś pomocy. Podkładanie łyżki lub drąga było niebezpieczne ponieważ koło mogło spaść w prawo albo w lewo a nawet do przodu na kierowcę. Do tego nie zawsze otwory tarczy pasowały na śruby i trzeba było koło opuścić i obrócić raz, a często i dwa razy by wreszcie utrafić na kołki śrubowe.

Wymyślił więc klucz z dwoma ramionami, zakończonymi rolkami (tak jak rączka na korbie). Pozwala on na podniesienie koła przy lekkim naciskaniu nogą na koniec klucza, równocześnie umożliwia obrócenie koła podniesionego tak aby otworami tarcza trafiła na śruby.

Fotografia i rysunek wyjaśnią ten prosty przyrząd i jego zastosowanie.



3. Klucz — podnośnik.

DOGLĄDAJ AMORTYZATORÓW

W czym tkwi niebezpieczeństwo?



Zaniedbywanie amortyzatorów tak teleskopowych jak i innych, działających na zasadzie przetłaczania płynu, powoduje nadużywanie wytrzymałości resorów i ich wieszaków. Rolą amortyzatora jest tłumienie i hamowanie drgań powstających podczas resorowania. Tak więc amortyzatory o działaniu jednostronnym hamują ruch koła z osią lub wahacza w dół, a dwustronne ruch w dół i do góry.

Nie utrzymywanie właściwego poziomu płynu, jak również i nadmierne napełnianie oraz niefachowa regulacja, niszczą szybko amortyzatory, bez działania których przy lada mocniejszym „rozhuśtaniu" się wozu mogą pęknąć pióra resorowe.

Dlatego pilnujmy bacznie stanu umocowania, działania i napełniania amortyzatorów, oraz stosujmy tylko przepisany instrukcją fabryczną rodzaj płynu.

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

NAPRAWA SILNIKA PRACUJĄCEGO NA BENZYNIE ETYLIZOWANEJ

W poprzednich numerach naszego pisma omawialiśmy już sposoby, jakimi zabezpieczają się kierowcy przed trującym działaniem benzyny etylizowanej oraz przepisy bezpieczeństwa, które należy zachować przy transporcie tego typu paliwa.

Obecnie chcemy podać kilka praktycznych uwag kolegom — mechanikom, którzy, nierzadziej niż kierowcy, zetknąć się mogą ze szkodliwym wpływem benzyny etylizowanej, a mianowicie przy rozbiórce i naprawie pracujących na niej silników.

Musimy więc — w pierwszym rzędzie — wiedzieć, że wszystkie części silnika pracującego na benzynie etylizowanej, a stykające się z paliwem jak np. gaźnik, rury wydechowe, filtry, cylindry, tłoki, zawory itp. pokrywają się spalinami ołowianymi związków chemicznych.

Stanowi to rzecz jasna przyczynę, że przy pracach naprawczych zachować musimy specjalne środki ostrożności. A więc: przed rozbiórką silnika należy wytrzeć go w pierwszym rzędzie z zewnątrz pędzlem albo szmatką nasyconą naftą, unikając przy tym dotykania gołymi rękami części, które stykają się bezpośrednio z benzyną etylizowaną.

W tym celu części te, przed rozpoczęciem rozmontowywania, obmywamy również naftą za pomocą szprycy lub pędzla.

Po dokonaniu rozbiórki rozmontowane części pozostawiamy na 10 — 20 minut w kąpieli naftowej. Umożliwi nam to usunięcie, spalin i osadu chemicznego, bez narażania się na niebezpieczeństwo. Ale i w tym wypadku trzeba zastosować konieczną ostrożność i prace oczyszczające wykonywać wyłącznie w gumowych rękawiczkach.

Naftę, w której kąpane były części, nie wolno w żadnym wypadku używać ponadto do innych celów. Po zakończeniu pracy zlewamy ją do specjalnego naczynia, czyniąc na opakowaniu specjalną adnotację.

Szczególna ostrożność wymagana jest przy naprawach zbiorników, w których mieściła się benzyna etylizowana.

Uszkodzone zbiorniki benzynowe po benzynie etylizowanej przemywamy, przed rozpoczęciem naprawy, kilkakrotnie naftą, lub czystą benzyną (pracujemy obowiązkowo w gumowych rękawicach), aby w ten sposób usunąć szkodliwe produkty rozkładu. Niezależnie od wyżej wymienionych środków bezpieczeństwa w czasie pracy powinniśmy kilkakrotnie umyć ręce naftą lub czystą benzyną, a po jej zakończeniu twarz i ręce wodą z mydłem.

Pracując przy częściach stykających się z benzyną etylizowaną musimy stale pamiętać o poważnym niebezpieczeństwie zatrucia. Jedynie dokładne zastosowanie środków bezpieczeństwa, z których zasadnicze wyliczyliśmy powyżej uchroni nas przed trującym działaniem benzyny etylizowanej.

Kpr. M. Maleczko

ODPOWIEDZI Redakcji

Por. Junak — Wrocław. — Dziękujemy Wam za przesłany artykuł. Zostanie on wykorzystany w jednym z następnych numerów „ZK". W przyszłości współpracując z nami, starajcie się pisać o typowych pojazdach radzieckich.

Tunkiewicz Jan — Na Wasze zapytanie wyjaśniamy, że jeśli jesteście dobrym kierowcą i chcecie pełnić służbę wojskową jako kierowca, winniście zwrócić się do swego dowódcy jednostki pisemnym raportem z podaniem motywów, przy zachowaniu regulaminowej drogi służbowej.

Francikowski Tadeusz i Byczek Zygmunt — Tarnowskie Góry. W swojej sprawie winniście złożyć podanie do Wojskowej Komendy Rejonowej w Tarnowskich Górach zaznaczając, że chcielibyście ochotniczo służyć w służbie samochodowej. W WKR. otrzymacie dokładne wyjaśnienie czy możecie być powołani do wojska i kiedy.



JAK POWSTAJE BENZYNA

Jeździmy samochodem, automatycznie otwieramy przepustnicę mieszanki w gaźniku, lecz rzadko zastanawiamy się skąd właściwie bierze się siła pędna — benzyna bez której samochód nasz nie byłby zdolny do pracy. Dlatego też chciałbym zapoznać pokrótce kolegów z historią i sposobem otrzymywania materiałów pędnych.

Do niedawna jeszcze jedynym i podstawowym surowcem z którego otrzymywano benzynę i smary była ropa naftowa Ropa naftowa znajduje się w pokładach podziemnych w różnych miejscach kuli ziemskiej Najstarsze jej pokłady znajdują się w Związku Radzieckim, Rumunii, Persji i w Ameryce Północnej. Polska posiada pewną ilość pokładów ropy na Podkarpaciu w okolicach Krosna i Jasła.

Ropa naftowa należy do surowców naturalnych, powstała najprawdopodobniej jako produkt rozkładu ryb i innych stworzeń żyjących przed milionami lat w morzach i oceanach. W skład chemiczny ropy wchodzą mieszaniny węglowodorów tzn. związki węgla z wodorem. Surowa wydobywana z szybów naftowych ropa jest cieczą o charakterystycznym zapachu, i zabarwieniu przeważnie ciemno-żółtym. Jest ona zanieczyszczona wodą, piaskiem i innymi składnikami chemicznymi.

Destylacja — Rafinacja

Jednym z najprostszych sposobów otrzymywania benzyny z ropy naftowej jest tak zwana sucha frakcyjna destylacja. Podczas destylacji ropę naftową przez podgrzewanie w specjalnie przystosowanym kotle destylacyjnym doprowadza się do wrzenia, a wytworzoną w ten sposób parę skrapla się w chłodnicy. Skroplony w chłodnicy płyn nazywamy destylatem. Ponieważ jednak surowa ropa naftowa nie jest płynem jednorodnym, lecz mieszaniną różnych płynów, które posiadają różne temperatury wrzenia — podczas destylacji parują naprzód te płyny których temperatura wrzenia jest najniższą, a potym w miarę wytwarzania temperatury w kotle stopniowo płyny posiadające wyższą temperaturę wrzenia.

Chcąc uzyskać podział ropy na składniki czyli frakcje w zależności od wzrostu temperatury (którą obserwujemy na termometrze) zmieniamy co kilkadziesiąt stopni odbiornik, czyli kierujemy ropę do innej chłodnicy.

Przy wrzeniu do około 200°C otrzymuje się benzynę surową, od 200 do 280°C naftę, od 280°C do 330° C oleje gazowe, powyżej pozostałe smary, pak i asfalt.

Tajemnicze słowo „Krakowanie".

Tylko niektóre wysoko gatunkowe ropy dają przy zwykłej frakcyjnej destylacji od 30 do 25% benzyny, przeważnie jednak ilość benzyny otrzymywana za pomocą destylacji frakcyjnej nie przekracza 12 do 15%. Dlatego też w celu otrzymania z ropy większej ilości benzyny postarano się cząsteczki węglowodorów posiadających wyższą temperaturę (a więc większe cząsteczki węglowodorów, podzielić za pomocą wysokich temperatur i ciśnień na mniejsze — czyli na węglowodory o niższej temperaturze wrzenia. Sposób ten nazywa się procesem krakowania, a otrzymana benzyna — benzyną krakowaną.



Typowa wieża wiertnicza

Benzyny krakowane nie nadają się bezpośrednio do napędu silników gdyż posiadają skłonność do rozkładów, tworzą smoliste osady i naloty smolowe w przewodach, poza tym zawsze zawierają rozmaite szkodliwe zanieczyszczenia jak: siarkę i jej związki, kwasy, smary itp.

Z tych więc powodów do benzyn dla silników samochodowych po dość skomplikowanych procesach rafinacyjnych, które służą do usunięcia domieszek siarki i azotu dodaje się substancje stabilizujące i domieszki przeciwstukowe.

Najpopularniejszą domieszką przeciwstukową jest czteroetylek ołowiu. Na marginesie dodaję, że jest on substancją trującą.

Prócz benzyny uzyskanej z destylacji ropy naftowej istnieją jeszcze benzyny tak zwane syntetyczne produkowane różnymi sposobami z węgla kamiennego.

WZOROWY KIEROWCA



St. szer. Jan Miszal wyróżnia się nie tylko troskliwą opieką nad powierzonym mu sprzętem, lecz posiada duże osiągnięcia w dziedzinie oszczędności paliwa. W roku ubiegłym zaoszczędził przeszło 160 kg benzyny w czasie ćwiczeń na obozie letnim.

BENZYNA Z ...WĘGLA

Ropa naftowa znajduje się nie we wszystkich krajach, a jeżeli jest to często w niedostatecznej ilości dla zaspokojenia potrzeb danego kraju. Takim właśnie krajem jest również Polska. Na tę trudność znaleźli nasi chemicy sposób. Okazało się bowiem po długich i trudnych pracach badawczych, że benzynę można produkować z węgla.

Węgiel kamienny (brunatny) nie składa się, jak by to się zdawało, z czystego pierwiastka, lecz jest zbitą mieszaniną wielu wysokocząsteczkowych związków, tj. związków składających się z licznych atomów.

Jeżeli węgiel w obecności wodoru zostanie poddany wysokiemu ciśnieniu i temperaturze, związki te rozkładają się na cząsteczki, łącząc się równocześnie z wodorem. Cząsteczki te zawierają mało atomów węgla, a stosunkowo dużo atomów wodoru, są to więc węglowodory o charakterze benzyny.

Technicznie proces otrzymywania benzyny syntetycznej wygląda następująco: Sproszkowany węgiel, a szczególnie suchy węgiel brunatny — zostaje ugnieciony ze smołą na gęstą pastę, która zawiera około 50% stałych części składowych wraz z małą domieszką sproszkowanego katalizatora.

Pasta ta zostaje ogrzana i za pomocą specjalnych pomp o wysokim ciśnieniu wtłoczona w piece gdzie zachodzi reakcja z wodorem pod ciśnieniem 200 — 300 atmosfer w temp. 410—460 C. Taki piec wysokiego ciśnienia jest potężną rurą o długości 18 m i tylko 80 cm średnicy, przy ciężarze około 50 ton. Swoim zewnętrznym wyglądem przypomina wieżę ciśnień, używaną przy fabrycznej syntezie amoniaku.

Wodór potrzebny do syntezy otrzymuje się w tzw. gazie wodnym, powstającym przez przedmuchiwanie pary wodnej ponad rozżarzonym koksem. Ponieważ reaguje on w tym wypadku z błotnistą pastą węglową, nazwano tę część procesu hydracją w fazie błotnej.

Tutaj zostanie węgiel przetworzony częściowo na benzynę i na trudniej wrzące oleje. W następującym potem procesie destylacji zostaje oddzielona wrząca do 170° C benzyna i od 170 do 325 C nafta. Ciężkie oleje, wrzące w temperaturach wyższych, biorą powtórnie udział w procesie, służąc do rozrabiania nowej pasty węglowej. Surowa nafta zostaje zostaje podgrzana i w stanie gazowym zmieszana z wodorem pod ciśnieniem 200 atmosfer. Przy tej hydracji w fazie gazowej katalizator jest użyty w formie dużych kostek, rozmieszczonych na ścianach pieca, w którym nafta zostaje przerobiona na benzynę, a częściowo nawet na lżejsze węglowodory W końcu benzyna zostaje poddana rektyfikacji.

Kraj nasz, którego motoryzacja rozwija się niezwykle szybko w ramach wielkiego Planu 6-letniego, posiada ogromne bogactwa węgla — brak nam natomiast dostatecznej ilości ropy naftowej. Rząd ludowy chcąc zaradzić temu brakowi polecił budowę potężnej fabryki syntetycznej benzyny we Dworach koło Oświęcimia. Będą to największe zakłady tego rodzaju w Europie, a produkcja ich w pełni zaspokoi potrzeby rozwijającej się motoryzacji.

Tam gdzie ropa tryska spod morza

ZWIĄZEK RADZIECKI — KRAJ POTĘŻNEGO PRZEMYSŁU NAFTOWEGO

Uboga była carska Rosja w przemysł naftowy. Chociaż ziemia rosyjska kryła niezmierzone bogactwa i zasoby ropy, własny i obcy grabieżczy kapitał, usadowiony w Baku, hamował celowo rozwój nowych, ropodajnych terenów w innych częściach kraju.

Dopiero Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa, która uwolniła siły wytwórcze spod jarzma kapitału, pchnęła przemysł naftowy na nowe drogi wspaniałego rozwoju.

W ramach Stalinowskiego Planu, zapewnienia przemysłowi i transportowi bazy energetycznej, powstały w Związku Radzieckim nowe ośrodki przemysłu naftowego.

W polarnej tajdze wytrysła spod zamarzniętej ziemi w Uchcie ropa naftowa. Powstało na wielkiej przestrzeni, pomiędzy Uralem a Wołgą — Drugie Baku — nowy rezerwuar ropy dla potężnej motoryzacji radzieckiej i zmechanizowanego rolnictwa.

Poszerzone zostało, z inicjatywy wielkiego bolszewika Siergieja Kirowa, wydobycie nafty w starym Baku. Nafta trysła po raz pierwszy w historii spod powierzchni morza.

Poszukiwań nowych źródeł ropy naftowej nie przerwał nawet najazd faszystów niemieckich. W czasie, gdy Armia Czujkowa bohatersko broniła Stalingrad, w rejonie morza Kaspijskiego, trwały wzmożone badania przeprowadzane przez radzieckich geologów.

Technika wydobycia ropy naftowej jest w ZSRR postawiona najwyżej na świecie. Wydobycie nafty spod powierzchni morza, najgłębszego w świecie szybu naftowego — oto osiągnięcia radzieckich robotników, techników i uczonych.

Związek Radziecki jest krajem najbogatszym w zasoby ropy naftowej na świecie. Bratersko domaga on uboższym w paliwa krajom Demokracji Ludowej a między innymi również i Polsce. (zw).

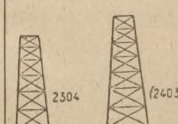


Ośrodki kopalnictwa nafty w Rosji carskiej.



Główne Ośrodki kopalnictwa nafty w Związku Radzieckim.

Ilość wierceń



dokonanych w Polsce w latach 1946 i 1947

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk. ZGPW. Nr Zam. 264. 2-B-15915